

Asia: VN/13219/2021

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta ja muuntotuesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Rahtarit ry kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen lakiesityksestä vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta ja muutostuesta.

Esitykselle annettu lausuntoaika oli poikkeuksellisen lyhyt, mikä toi haasteita lausunnon antamiselle, mutta vastaavasti oli positiivista netin kautta järjestetty alustustilaisuus kyselymahdollisuuksineen.

Hallituksen esityksessä esitetään tukea useammallekin eri käyttövoimalle, mutta vetykäyttöisille autoille ei ole kaavailtu tukea laisinkaan, vaikka esitetyn lain voimassaoloajaksi on kaavailtu viittä vuotta. Tekniikan kehitys on vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta kiivasta ja jo nyt on myynnissä vetykäyttöisiä ajoneuvoja, joten olisi hyvä huomioida myös lain esitettynä voimassaoloaikana markkinoille tulevat vaihtoehdot, ettei lakia tarvitsisi avata sen voimassaoloaikana.

Esityksessä on muutamia kohtia johon yhdistyksemme haluaa kiinnittää huomiota:

- Sähkökäyttöiselle pakettiautolle ja hyvin samankaltaisille kevyille kuorma-autoille on esitetty erisuuruista hankintatukea, miksi?

- Täyssähköisille raskaille kuorma-autoille esitetyistä vaatimuksista voisi poistaa vaatimukset akuston kapasiteetille, koska erilaiset ajotehtävät ja - latausmahdollisuudet vaikuttavat akkukapasiteetin tarpeeseen sekä se, että tuen 40 % osuuden maksimimäärä leikkaa tukea pienemmillä akustoilla

varustetuilta autoilta tehokkaasti, sillä akustot ovat suuressa roolissa ajoneuvon hinnan määräytymisessä. Toiseksi tuon tukiosuuden määrittämiseksi tullaan tekemään vertailua vastaavaan dieselkäyttöiseen autoon. Kuorma-autojen hinnat tuntuvat olevan kovinkin salaista tietoa ja siitä johtuen herää kysymys, kuinka Traficom pystyy määrittelemään tuen suuruuden, kun kummallekaan mallille ei löydy ns. listahintaa? Vaarana on, että autojen myyjät voivat keinotekoisesti hinnoitella autoja tukisummien manipuloinniseksi.

- Nyt esitettyssä mallissa on maininta yhdistelmämassasta ja sen vaikutuksesta tuen määrään, kyseinen muotoilu ei ole aivan ongelmaton, kyllähän tasakuorma-autolle määräytyy rekisteröintikatsastuksessa yhdistelmämassa, vaikka autolla ei koskaan vedettäisi varsinaistaperävaunua, kunhan siinä on vetokytkin. Tilanne on toki erilainen puoliperävaununvetoautojen kohdalla, joissa kuormatila on aina perävaunuissa. Esitys vaatisi näiltä osin tarkentamista.

- Täyssähköisille henkilöautoille on esitetty tukea ainoastaan yksityisten henkilöiden hankintoihin, vaikka juuri ammattimaisessa henkilöautoliikenteessä (taksit) olevilla henkilöautoilla ajetaan suurimmat ajosuoritteet vuositasolla ja sitä kautta saataisiin suuremmat päästövähennykset aikaiseksi. Perusteluna olevat pienemmät käyttökustannukset eivät ole kaikilta osin koko totuus, koska sähkökäyttöisillä autoilla ei saavuteta samoja käyttömahdollisuuksia kuin dieselkäyttöisillä autoilla lyhyemmän käyttömatkan takia ilman välilatauksia. Taksit toimisivat myös hyvinä mainoksina siirtymisessä vaihtoehtoihin voimanlähteisiin, sekä takseista vapautuisi nopeammalla tahdilla käytettyjä sähköautoja vaihtoautomarkkinoille. Monissa yhteiskunnan kuljetuspalveluiden kilpailutuksissa saa myös lisäpisteitä sähkökäyttöisillä ajoneuvoilla, joten niiden hankinnan helpottamisella tuettaisiin hankintojen kautta yhteiskunnan tavoitteita. Hankintatuen kautta hankittavan henkilöauton enimmäishintaa tulisi nostaa niissä tapauksissa, joissa auto menisi taksikäyttöön ja kyseessä olisi tila-auto esimerkiksi koululaiskuljetuksia varten (tietysti vasta siinä tapauksessa, että taksit tulisivat tuen piiriin). Nykyinen ehdotusmalli jättää taksialan ammatinharjoittajat eriarvoiseen asemaan verrattuna pakettiautoilla operoiviin ammatinharjoittajiin. Pakettiautoa voidaan käyttää myös taksiliikenteessä.

- Etanolin käyttöön siirtymistä voisi kannustaa jopa suuremmalla muuntotuella nykyisen muutaman sadan euron sijaan. Laajamittaisemmalla siirtymisellä etanolin käyttöön saataisiin päästöjä pudotettua nykyistä ajoneuvokalustoa hyödyntäen. Muuntotukea voisi harkita laajennettavaksi myös pakettiautoihin ja kevytkuorma-autoihin, liikenteessä on suuritulavuuksisilla bensiinimoottoreilla varustettuja kevytkuorma-autoja, joiden polttoaineenkulutukset ovat myös suuria, näiden autojen siirtymistä etanoliin tulisi kannustaa kohdennetusti.

Lopuksi vielä mietittäväksi, pitäisikö jo tässä vaiheessa aloittaa valmistelu ajo- ja lepoaikasäännösten tarkastamiseksi täyssähköisillä autoilla ajavien kuljettajien taukojen joustavoittamiseksi. On odotettavissa, että kun täyssähköisten kuorma-autojen määrä rupeaa pikku hiljaa lisääntymään, niin taukopaikkojen latauspisteet ruuhkautuvat normaalirytmisten taukoaikojen osalta, jolloin

kuljettajille tulisi antaa mahdollisuus tauottaa työvuoronsa joustavammin latausmahdollisuuksien mukaan.

Kima Timo  
Rahtarit ry